

نقش ویژگی‌های شخصیتی در رانندگی پر خطر

بهشید گروسی^۱، وحید عضدی^۲

از صفحه ۱۱ تا ۴۰

تاریخ دریافت: ۹۲/۴/۱۹ تاریخ پذیرش: ۹۲/۵/۲۰

چکیده

رانندگی رفتاری است که ارتباط مستقیم با شخصیت افراد دارد. هر فرد با نوع رانندگی خود در واقع جلوه‌ای از شخصیت خود را نشان می‌دهد و برخی از رفتارهای ناهنجار که در رانندگی دیده می‌شود ناشی از عوامل روانی است که باعث تهاجم در امر رانندگی می‌شود. این مقاله با هدف تعیین رابطه نقش ویژگی‌های شخصیتی در رانندگی پر خطر، همچنین تعیین رابطه ویژگی شخصیتی عصبی بودن، برون‌گرایی، توافق‌پذیری، وظیفه‌شناسی، عصبی بودن، با رانندگی پرخطر در بین رانندگان متخلف است. این تحقیق از نوع پیمایشی ما بین ۷۳۰ نفر از رانندگان استان کرمان در پنج شهرستان کرمان، جیرفت، بم، سیرجان و رفسنجان تعیین شد. جمعیت هدف در هر شهرستان به سه گروه اصلی تقسیم شد که عبارت‌اند از: رانندگان عادی، رانندگان درون شهری متخلف و رانندگان برون شهری متخلف انتخاب مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفت. نتایج این تحقیق نشان می‌دهد که رابطه ویژگی شخصیتی عصبی بودن با رانندگی پرخطر در بین رانندگان متخلف نشان می‌دهد که بیشترین میانگین مربوط به گروه رانندگان عادی و کمترین میانگین مربوط به گروه متخلفان جاده‌ای است و در مورد رابطه ویژگی شخصیتی برون‌گرایی نشان می‌دهد که برون‌گرایی بر نوع تخلفات رفتارهای رانندگی اثر نمی‌گذارد از طرفی تعیین رابطه ویژگی شخصیتی توافق‌پذیری، شخصیتی پذیرا بودن، شخصیتی وظیفه‌شناسی با رانندگی پرخطر در بین رانندگان متخلف نشان می‌دهد که بیشترین میانگین مربوط به گروه رانندگان عادی و کمترین میانگین مربوط به گروه متخلفان شهری است.

کلید واژه‌ها

شخصیت، رانندگی، رانندگان پر خطر، برون‌گرایی، توافق‌پذیری، وظیفه‌شناسی و عصبی بودن.

۱. پژوهشگر دفتر تحقیقات و کاربردی فرماندهی انتظامی استان کرمان، عضو هیئت علمی دانشگاه علوم پزشکی واحد کرمان، نویسنده مسئول: (Behshidgarousi@gmail.com)

۲. کارشناس ارشد پژوهشی دفتر تحقیقات کاربردی فرماندهی انتظامی استان کرمان، دانشجو دکتری اندیشه سیاسی دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران مرکز

مقدمه

ویژگی‌های شخصیتی می‌توانند رفتارهای پر خطر رانندگی و درک افراد از سلامت و خطر را تحت تأثیر قرار دهد. پنج ویژگی شخصیتی عمده عصبی بودن، هیجان طلبی، سازش پذیری، اخلاقی بودن و مسئولیت پذیری و خلاقیت ارتباط مستقیم با سوانح ترافیکی دارد. برخی محققان معتقدند که افراد برونگرا دارای جامعه پذیری بالایی هستند و در جهت رسیدن به سطح انگیزندگی مطلوب دست به رفتارهای پرخطر بیشتری می‌زنند، با توجه به اینکه هیجان طلبی و رفتارهای خود نمایانه و جسارت آمیز جزئی از ویژگی‌های افراد برونگراست برخی از محققان به این نتیجه رسیده‌اند که هیجان طلبی، مخاطره جویی، ماجراجویی و سطح انگیزندگی بالا با تخلفات رانندگی ارتباط نزدیکی دارد. همچنین رفتارهای مخاطره آمیز رانندگی مانند سرعت زیاد، سپر به سپر رفتن، عدم رعایت فاصله ایمن و عبور از چراغ زرد با خصیصه‌هایی همچون اضطراب، پرخاشگری و عصبانیت، عواطف منفی، بی‌ثباتی عاطفی و سایر جنبه‌های مرتبط با ویژگی‌های شخصیتی روان رنجور خوبی رابطه دارد. بسیاری از تئوری‌های شخصیتی بر این نکته تأکید دارند که خصوصیات شخصیتی با احساسات و به دنبال آن رفتار رابطه دارند مثلاً روان رنجور خوبی با چهار بعد اصلی عاطفه منفی (احساس گناه، خصومت، ترس و غمگینی) رابطه دارد. لذا این عوامل می‌توانند هر نوع رفتار مخاطره آمیزی را تشدید کنند.

آنچه که بر اهمیت و ضرورت بررسی این موضوع می‌افزاید این مطلب است که پژوهش در زمینه حوادث و سوانح رانندگی و مسایل مربوط به ترافیک از نظر سلامت عمومی و بهداشت جامعه موضوعی مهم و اساسی تلقی می‌شود زیرا هزینه‌های اقتصادی، روانی و بهداشتی ناشی از تصادفات گاهی اوقات بیش از مقدار مالی لازم برای اجرای برنامه‌های توسعه در کشورهای در حال توسعه می‌تواند در تغییر رفتار رانندگی و به دنبال آن تغییر در میزان سوانح رانندگی و کاهش خسارات مالی و جانی ناشی از آن مؤثر باشد.

هدف اصلی این مقاله بررسی تعیین رابطه ویژگی‌های شخصیتی با رانندگی پرخطر در بین رانندگان متخلف و غیر متخلف و همچنین بررسی رابطه ویژگی‌هایی شخصیتی نظیر

عصبی بودن، برون گرایی، توافق پذیری، پذیرا بودن، وظیفه شناسی با رانندگی پرخطر در بین رانندگان متخلف و غیر متخلف است. لذا در این مقاله به دنبال بررسی ویژگی‌های شخصیتی رانندگان متخلف و غیر متخلف و شیوع رانندگی پرخطر در بین آنهاست؛ لذا در پاسخ به سؤال اصلی تحقیق فرضیه بیشترین تأثیر گذاری در بروز رانندگی پرخطر عامل عصبی بودن بیان شده است.

پیشینه تحقیق

باقیانی و همکارانش (۱۳۸۵) در پژوهشی در شهر یزد تحت عنوان بررسی تیپ شخصیتی و وضعیت حادثه در موتورسواران حادثه دیده با مراجعه مستقیم به یک نمونه ۳۰۵ نفری و انجام تست شخصیتی به این نتیجه رسیدند که بیشترین موارد رفتارهای نایمن در گروه سنی ۲۴-۱۳ سال در محصلان و دانشجویان و در ساعت ۱۲-۷ صبح بوده است. ۷۴ درصد افراد دارای تیپ شخصیتی A و ۲۶ درصد دارای تیپ شخصیتی B بودند. همچنین اکثر نمونه‌های گروه اول مقررات راهنمایی و رانندگی را رعایت نکرده و اظهار داشتند علت تصادف وجود مانع بوده است (ص ۷۵).

حق شناس و همکارانش (۱۳۸۶) در پژوهشی تحت عنوان رابطه بین ویژگی‌های شخصیتی و رفتار رانندگی در شهر شیراز با ۳۵۷ آزمودنی کار تحقیق را آغاز کردند در این پژوهش با استفاده از پرسشنامه رفتار رانندگی منچستر و پرسشنامه شخصیت نئو اطلاعات جمع آوری شد. نتایج نشان داد که بین نمرات شاخص عصبیت با میزان خطاها و انجام اعمال غیر قانونی رابطه مستقیم معنا دار وجود دارد. همچنین بین نمرات شاخص توافق با دیگران و برون گرایی آزمون نئو با انجام انواع خطا و رفتارهای غیر قانونی رابطه معکوس وجود دارد. اما میان نمرات شاخص وجدانی بودن با میزان انواع خطا و انجام انواع اعمال غیر قانونی رابطه‌ای مشاهده نشد. سن و سال‌های تجربه رانندگی با اعمال غیر قانونی غیر خشونت آمیز رابطه منفی معنادار داشتند و از همه مهم تر اینکه بین تحصیلات با انواع رفتار غیر قانونی و انواع خطاهای رانندگی رابطه مستقیم معناداری وجود داشت (حق شناس، ص ۴۷).

سوری و باغانی (۱۳۸۸) در پژوهشی تحت عنوان بررسی و مقایسه ویژگی‌های شخصیتی رانندگان متخلف با رانندگان عادی منطقه ۲ راهنمایی و رانندگی شهر تهران در سال ۱۳۸۷ با استفاده از نمونه‌ای ۲۰۰ نفره به نتایج زیر دست یافتند: رانندگان متخلف از نظر ویژگی‌های شخصیتی با رانندگان عادی تفاوت دارند. به طوری که در مقیاس‌های خود بیمار انگاری، افسردگی، انحراف روانی - اجتماعی، پارانویا، ضعف روانی، اسکیزوفرنی و مانیا میانگین علایم رانندگان متخلف از گروه عادی بالاتر بوده است (ص ۶۸).

شاکری نیا (۱۳۸۷) در پژوهشی تحت عنوان رابطه ویژگی‌های شخصیتی، سلامت روان و پرخاشگری با عادات رانندگی در رانندگان پرخطر با استفاده از اطلاعات ۱۱۰ مرد راننده حادثه دیده در شهر رشت و با استفاده از پرسش‌نامه‌های رفتار رانندگی منچستر، تیپ‌های شخصیتی و سلامت عمومی به تجزیه و تحلیل وضعیت موجود پرداخت. نتایج نشان داد که بین سلامت روان، پرخاشگری، تیپ شخصیتی و عادات رانندگی رابطه معناداری وجود دارد. تحلیل رگرسیون گام به گام نشان داد که متغیرهای پرخاشگری و سلامت روان بیشترین سهم از تبیین متغیر رفتار رانندگی را بر عهده دارند (شعاری نژاد، ۱۳۷۱: ۱۱۹).

فراهانی و کثیر لو (۱۳۸۵) تحقیقی انجام داده‌اند تحت عنوان مقایسه پنج عامل بزرگ شخصیتی رانندگان متخلف و غیر متخلف در شهر تهران. تعداد نمونه در این پژوهش ۲۰۰ نفر راننده متخلف و غیر متخلف در شهر تهران بودند. برای سنجش ۵ عامل بزرگ شخصیتی (برون گرایی، روان رنجور خویی، دین‌داری، با وجدان بودن و گشودگی) با تخلفات رانندگی از پرسش‌نامه شخصیتی گردون استفاده شد. نتایج این تحقیق نشان داد که بین دو گروه مورد نظر در ۵ عامل شخصیتی تفاوت معناداری وجود دارد به این معنی که میانگین نمرات شخصیتی رانندگان متخلف در عامل برون‌گرایی و روان رنجور خویی بیش از رانندگان غیر متخلف و در سه عامل دیگر نمرات آنها نسبت به رانندگان دیگر کمتر بود. البته نتایج بر این تأکید دارد که از بین ۵ عامل مهم عامل روان رنجور خویی قدرت پیش بینی تخلفات رانندگی را دارد (فراهانی، ص ۱۲۳).

محمد فام و گل محمدی (۱۳۸۲) در پژوهشی تحت عنوان بررسی رفتارهای نایمن در

بین رانندگان اتوبوس‌های بین شهری همدان با ۱۰۶۹ راننده‌ای که رفتارهای ناایمن داشته‌اند مصاحبه (همراه با تکمیل پرسش‌نامه) انجام داده‌اند. از بین رفتارهای ناایمن بیشترین آنها مربوط به صحبت کردن رانندگان با نسبت ۲۲.۷ درصد بود. همچنین مشخص شد که میزان بروز رفتارهای ناایمن در طول روز بیش از شب بوده است. رابطه رفتارهای ناایمن رانندگان با نوع اتوبوس، سابقه کار و سابقه تصادف قبلی معنا دار بود (ص ۲۵۱).

مبانی نظری تحقیق

شخصیت: در تعریف شخصیت نظر قاطع و مانع و جامعی ارائه نشده است. اغلب مردم شخصیت هر فرد انسانی را با عامل‌هایی مانند رعایت آداب و اصول اخلاقی، آراستگی و سطح فهم و اطلاعات او، می‌سنجند. در نظر آنان هر کس که دارای آن صفت‌ها باشد «با شخصیت» است. اما در اصطلاح علمی جامعه‌شناسی، شخصیت، مفهوم و تعاریف خاص دارد. از همه‌ی تعریف‌های قدیم و جدید درباره‌ی شخصیت می‌توان چنین نتیجه گرفت که شخصیت شامل ترکیبی از ویژگی‌های بدنی - زیستی، روانی و اجتماعی است که بر اثر شرایط زیستی - اجتماعی برای شخص، در اذهان دیگران ایجاد می‌شود و به فرد نحوه‌ی رفتار و تطابق خاصی را که همراه با عاطفه و احساس ویژگی‌های معینی است، القا می‌کند (اتکینسون، ۱۳۷۳: ۷۳).

پرخاشگری: روان‌شناسانی که اعتقادات نظری متفاوتی دارند در مورد چگونگی تعریف پرخاشگری اساساً با هم توافق ندارند. بعضی پرخاشگری را رفتاری می‌دانند که به دیگران آسیب می‌رساند یا بالقوه می‌تواند آسیب برساند. پرخاشگری ممکن است بدنی باشد (زدن، لگدزدن، گاز گرفتن) یا لفظی (فریاد زدن، رنجاندن)، یا به صورت تجاوز به حقوق دیگری (مانند چیزی را به زور گرفتن). نقطه قوت این تعریف عینی بودن آن است یعنی به رفتار قابل مشاهده اطلاق می‌شود اما نقطه ضعف آن این است که شامل بسیاری از رفتارهایی است که ممکن است به طور معمول پرخاشگری تلقی نشوند، اگر کودکی در را با لگد باز کند ممکن است این کار به شخصی که پشت در ایستاده آسیب برساند معمولاً به این کار پرخاشگری

نمی‌گویند. مگر اینکه کودک از پیش بداند که کسی پشت در ایستاده است. بر طبق یک تعریف دیگر، پرخاشگری رفتاری است که به قصد آزار کسی یا آسیب رساندن به چیزی ابراز می‌شود. در این تعریف نیت فرد پرخاشگر مستتر است ولی شاید این تعریف کمتر عینی باشد، زیرا می‌توان از نیت فرد استنباط مختلفی کرد (بندرا، ۱۹۷۳: ۱۷۵-۱۷۳).

رفتار نابهنجار: چون کلمه نابهنجار اصولاً معنا دور بودن از حالت طبیعی را می‌دهد، بنابراین، دلالت بر انحراف از بعضی استانداردها دارد. در مورد بیماری بدنی استاندارد عبارت است از: انسجام کنشی و ساختمانی بدن که با استمداد از علم پزشکی و ابزارهای دقیق و فنون پیشرفته می‌توان خط و مرز مشخصی بین بهنجاری و نا بهنجاری ترسیم کرد، ولی در سطح روان شناختی «مدل آرمانی» یا حتی «مدل طبیعی» برای مقایسه نداریم. بنابراین نمی‌توان گفت کدام رفتار به هنجار و کدام رفتار نابهنجار است (داوویس و هاری جاست، ۱۹۵۳: ۷۸).

پژوهش‌ها در خصوص رفتار رانندگی و نقش آن در سوانح رانندگی از سال ۱۹۵۱ میلادی آغاز شده است. پس از آن در آمریکا مطالعاتی به صورت جزئی و مورد به مورد در باره عوامل مؤثر در بروز تصادفات انجام شد این عوامل به طور کلی عبارت بودند از: نارسایی‌های مربوط به عامل انسانی، نارسایی‌های مربوط به وسیله نقلیه و مشکلات محیطی. مطالعات مربوط به ضعف‌ها و نارسایی‌های مربوط به عامل انسانی بسیار جزئی تر و با تقسیمات ریز تر و دقیق تر همراه است. عوامل مربوط به انسان به طور کلی به دو دسته علل مستقیم و غیر مستقیم تقسیم می‌شوند. علل مستقیم شامل فعالیت‌هایی است که بلافاصله قبل از تصادف رخ داده است و بروز تصادف را حتمی و غیر قابل اجتناب می‌سازد مثل بی توجهی، دید نامناسب، تصمیم گیری نادرست و عدم عکس‌العمل نامتناسب با موقعیت و علل غیر مستقیم شامل مواردی همچون استفاده از مواد مخدر یا الکل توسط راننده، خستگی، ضعف قوه بینایی، عدم مهارت در رانندگی یا نا آشنایی با

1. Bandera

2. Davis, A and Harighust

استفاده از خودرو یا جاده است. پس از این مطالعات زمینه برای تحقیقاتی که صرفاً به نقش مؤثر عامل انسانی در وقوع تصادفات می‌پرداختند فراهم شد. به این ترتیب به پای مطالعات روان شناختی و جامعه شناختی به عرصه مطالعات مربوط به حوادث رانندگی باز شد. از این زمان به بعد مطالعات مهمی در راستای شناخت عوامل روانی مرتبط با وقوع حوادث رانندگی انجام شده است که در اینجا به صورت مختصر روندهای کلی این مطالعات را بررسی می‌کنیم:

رانندگی رفتاری است که فرد به عنوان الگوی عملی کنش بر می‌گزیند و با وسیله نقلیه آنها را به اجرا در می‌آورد. این رفتار دو دسته مشخص از رفتارها یعنی رفتار مثبت و منفی را شامل می‌شود. به مجموعه رفتارهای منفی در رانندگی، رانندگی تهاجمی یا رانندگی پرخطر گفته می‌شود (رئاسون، ۱۹۹۰: ۶۵).

رفتار رانندگی هر شخص به طور کلی درون مجموعه‌ای از رفتارها قرار می‌گیرد که به آن شخصیت اطلاق می‌شود (سیف، ۱۳۷۷: ۷۸). شعار معروف تیلمن و هابس مبنی بر اینکه یک فرد به همان طریق رانندگی می‌کند که زندگی می‌کند می‌تواند حاوی اشارات بسیار مهمی در زمینه تأثیرات اجتناب‌ناپذیر ویژگی‌های شخصیتی بر رفتار رانندگی باشد. یکی از مسایل اجتماعی که امروزه زندگی انسان در شهرهای بزرگ را با چالش جدی مواجه ساخته است، رفتار خطرناک رانندگی و افزایش آسیب‌های جسمانی، روانی و اجتماعی ناشی از آن است. به عبارت دیگر، این نوع رانندگی به نوعی سلامت جامعه و شهروندان را به خطر می‌اندازد. در سوانح رانندگی سه عامل انسان، راه و وسیله نقلیه نقش اساسی را به عهده دارند. در این میان تحقیقات نشان می‌دهد که ویژگی‌های شخصیتی و رفتاری رانندگان نقش مهمی در شیوه رانندگی انتخابی ایشان و اقدام به خطر کردن در طی رانندگی دارد.

ویژگی‌های شخصیتی می‌توانند رفتارهای پر خطر رانندگی و درک افراد از سلامت و خطر را تحت تأثیر قرار دهد. پنج ویژگی شخصیتی عمده عصبی بودن، هیجان طلبی،

سازش‌پذیری، اخلاقی بودن و مسئولیت‌پذیری و خلاقیت ارتباط مستقیم با سوانح ترافیکی دارد (لاژون^۱، ۱۹۹۸: ۹۷-۱۰۷). برخی محققان معتقدند که افراد برون‌گرا دارای جامعه‌پذیری بالایی هستند و در جهت رسیدن به سطح انگیزندگی مطلوب دست به رفتارهای پرخطر بیشتری می‌زنند (آرتور و گرازین^۲، ۱۹۹۶: ۵۹۳-۶۱۸). با توجه به اینکه هیجان‌طلبی و رفتارهای خودنمایانه و جسارت‌آمیز جزئی از ویژگی‌های افراد برون‌گراست برخی از محققان به این نتیجه رسیده‌اند که هیجان‌طلبی، مخاطره‌جویی، ماجراجویی و سطح انگیزندگی بالا با تخلفات رانندگی ارتباط نزدیکی دارد. همچنین رفتارهای مخاطره‌آمیز رانندگی مانند سرعت زیاد، سپر به سپر رفتن، عدم رعایت فاصله ایمن و عبور از چراغ زرد با خصیصه‌هایی همچون اضطراب، پرخاشگری و عصبانیت، عواطف منفی، بی‌ثباتی عاطفی و سایر جنبه‌های مرتبط با ویژگی‌های شخصیتی روان‌رنجور خوبی رابطه دارد (واسیلوسکی و اوانس^۳، ۱۹۸۳: ۶۵۴). بسیاری از تئوری‌های شخصیتی بر این نکته تأکید دارند که خصوصیات شخصیتی با احساسات و به دنبال آن رفتار رابطه دارند. برای مثال روان‌رنجور خوبی با چهار بعد اصلی عاطفه منفی (احساس گناه، خصومت، ترس و غمگینی) رابطه دارد و لذا این عوامل می‌توانند هر نوع رفتار مخاطره‌آمیزی را تشدید کنند. برخی از ویژگی‌های شخصیتی از جمله برون‌گرایی و روان‌رنجور خوبی با مصرف الکل و گرایش به مصرف مواد هم رابطه دارد.

نظریه‌های مختلف درباره رفتار نابهنجار از جمله دیدگاه زیست‌شناختی و روش‌های چندی برای مطالعه شخصیت وجود دارد که می‌توان به روش‌های تجربی، روش‌های خود-گزارشی و تحقیقات بالینی اشاره کرد.

دیدگاه زیست‌شناختی: دیدگاه زیست‌شناختی بر نقش عوامل بدنی در ایجاد بیماری‌های روانی تأکید می‌کند. در این دیدگاه اهمیت دستگاه عصبی (مغز و سلسله اعصاب)، غدد درون‌ریز، ژن‌ها و انتقال‌دهندگان عصبی مورد بحث قرار می‌گیرد. این

1. Lajunen

2. Arthur and Grazino

3. Wasielewski and Evans

دیدگاه قدیمی‌ترین دیدگاه محسوب می‌شود با این وجود اهمیت خود را درباره اختلالات روانی همچنان حفظ کرده است. به ویژه فنون معینی وجود دارد که با کمک آنها می‌توان اختلالات مغز و سلسله اعصاب را بررسی کرد. در این دیدگاه نه تنها علل رفتار نابهنجار مورد بررسی قرار گرفته است، بلکه راه‌های درمان شیمیائی این اختلالات نیز مطالعه شده است. این مطالعات موجب کشف و استفاده داروهای ضد اضطراب، ضد افسردگی، و ضد سیکوتیک در درمان این اختلالات شده است. تأثیر داروهای آرام‌بخش، خواب آور، تحریک زای روانی، و توهم‌زا نیز در مورد بسیاری از اختلالات روانی مورد آزمایش واقع شده و آشکار شده است که هیچ یک از این داروها رفتار جدیدی را ایجاد نمی‌کنند؛ بلکه جریان‌های بدنی را که قبلاً وجود داشته‌اند، تغییر می‌دهند و بدین ترتیب، موجب تغییر و بهبود رفتار می‌شود (سیف، ۱۳۷۷: ۷۸-۲۴).

روش‌های تجربی: در این روش‌ها پژوهشگر متغیرهای مورد نظرش را واپایش و دستکاری می‌کند و نتایج را می‌سنجد. این علمی‌ترین روش تحقیق است، اما پژوهش‌های تجربی، هنگامی که مطالعه جنبه‌هایی از شخصیت نظیر انگیزه‌ها، هیجانات و تمایلات مورد نظر باشد، ممکن است بسیار پیچیده باشد.

مطالعات موردی و روش‌های خود-گزارشی: این روش بر تحلیل عمیق فرد و همچنین اطلاعات فراهم شده از فرد تکیه دارد. مطالعات موردی به شدت وابسته به تفسیر مشاهده کننده است در حالی که روش‌های خود-گزارشی به حافظه فرد مورد نظر بستگی دارد. به این دلیل، این روش‌ها بسیار ذهنی هستند و تعمیم یافته‌ها به جامعه‌ای بزرگ‌تر دشوار است.

تحقیقات بالینی: این روش بر اطلاعات جمع‌آوری شده از بیماران بستری، در طول دوره درمان تکیه دارد. بسیاری از نظریه‌های مربوط به شخصیت بر پایه این نوع پژوهش قرار دارد اما به دلیل آنکه موضوعات تحقیق، منحصر به فرد و نشانگر رفتار نابهنجار هستند، این تحقیق بسیار ذهنی است و تعمیم آن دشوار است.

نظریات معروف شخصیت عبارت اند از:

۱- نظریه‌های تیپی یا نظریه‌هایی که «تیپ شناسی^۱ را مطالعه می‌کنند و تقریباً قدیمی‌ترین نظریه‌ها دربارهٔ شخصیت به‌شمار می‌روند. نظریه پردازان این گروه، افراد آدمی را اساساً بر پایه خصایص یا خواص یا به طور کلی ساخت بدنی طبقه بندی می‌کنند و رفتار هر طبقه را محصول و نتیجه همان خصوصیات بدنی می‌دانند.».

معروف‌ترین نظریه در این مورد، نظریه شلدون (۱۹۷۷-۱۸۹۸) است که افراد بشر را بر اساس سنخ‌های (تیپ‌های) بدنی یا اندازه و شکل بدن به سه نوع تقسیم کرده است از این قرار:

۲- سنخ فربه تنی آندومورفی^۲، که بدن گرد مانند و نرم دارد، اجتماعی و متعارف است، خوردن را دوست دارد، و راحتی و آرامش بدنی را جست‌وجو کند.

۳- سنخ ستر تنی مزومورفی^۳، که بسیار عضلانی است، به ورزشکار سخت کار شباهت دارد، با انرژی است، و ماجراجوست.

۴- کشیده تنی اکتومورفی^۴، که اندام لاغر و کشیده دارد، و حساس و خجالتی است. در نظریه شلدون دو نکته روشن نیست: ۱- تأثیر محیط در این سنخ‌ها، ۲- تعامل بین سنخ‌ها.

۵- نظریه‌های روانکاوای که به جنبه‌های ناخودآگاه رفتار آدمی بیشتر اهمیت می‌دهند و بعضی از آنها، همین جنبه ناخودآگاه را اساسی و در درجه اول می‌پندارند. با توجه به اختلاف نظریه‌هایی که میان خود روانکاوان یا نظریه پردازان روانکاوای وجود دارند بهتر است به نظریه‌های روانکاوان معروف به نام هر یک اشاره کنیم (سیف، ۱۳۷۷: ۴۵-۶۵).

الف) نظریه فروید بیشتر روی مفهوم «بیماری عقلی» یا «بیماری روانی»، و کاربرد روان درمانی در کمک به اشخاص دارای مشکل روانی تأکید می‌کند. این دانشمند نظام شخصیت آدمی را دارای سه جزء یا مؤلفه‌های اساسی فرض می‌کند:

1. Typology
 2. endomorph
 3. Mesomorph
 4. Ectomorphy

۱- **نهاد:** جزء یا مؤلفه اولیه و غریزی شخصیت که طبق اصل لذت جویی عمل می‌کند، و خود و فرا خود از آن سرچشمه می‌گیرند.

۲- **خود:** جزء یا مؤلفه عاقلانه شخصیت که بر اساس اصل واقعیت عمل می‌کند، یعنی شخص را قادر می‌سازد که به دنیای واقعی بپردازد و آنچه را که واقعیت عینی دارد دریابد. «خود» شخص را وادار می‌دارد که به طور موقت اصل لذت را که خواستار فوریت است نادیده بگیرد و به فرآیند ثانوی یعنی واقع‌گرایانه بپردازد و خواسته «نهاد» را به تأخیر اندازد. این بعد از شخصیت سنجش واقعیت را در بردارد.

۳- **فرا خود:** مؤلفه یا جزء ایده آل شخصیت است و خواستار رفتارهای آرمانی است. وجدان آدمی در «فرا خود» قرار دارد، و ارزش‌های والدینی یا معیارهای جامعه را معرفی می‌کند (زیگمون فروید^۱، ۱۸۵۶: ۱۲۹).

روش‌شناسی تحقیق

تحقیق حاضر از نوع تحقیقات پیمایشی است که به صورت مقطعی انجام شده است. جامعه آماری شامل کلیه رانندگان استان کرمان که با استفاده از جدول لین حجم نمونه مورد لزوم برای این تحقیق ۳۸۳ نفر بود که برای اطمینان بیشتر ۷۳۰ نفر تکمیل شد. روش نمونه‌گیری این تحقیق با توجه به مسایل فرهنگی - اجتماعی و میزان تخلفات ثبت شده در هر شهرستان پنج شهرستان به عنوان شهرستان‌های نمونه انتخاب شدند. این شهرستان‌ها عبارت‌اند از: کرمان، جیرفت، بم، سیرجان و رفسنجان. سپس با توجه به جمعیت هر شهرستان تعداد نمونه‌ها برای هر شهرستان تعیین شد. جمعیت هدف در هر شهرستان به سه گروه اصلی تقسیم شد که عبارت‌اند از: رانندگان عادی، رانندگان درون شهری متخلف و رانندگان برون شهری متخلف که پرسش‌نامه‌ها به نسبت به اعضای هر یک از سه گروه فوق‌الذکر ارایه شد.

داده‌های مورد نیاز پژوهش حاضر با استفاده از ابزار پرسش‌نامه گردآوری شده است

که در آزمون مقدماتی (برای شناخت و رفع نواقص)، پرسش‌نامه به صورت غیر مستقیم توسط پرسشگر، بر مبنای پاسخ‌هایی که پاسخگو می‌دهد، تکمیل شد. اما در مرحله آزمون اصلی پرسش‌نامه به صورت مستقیم توسط شخص پاسخگو تکمیل شده است. پژوهش حاضر بعد از تنظیم پیش نویس به منظور آزمون اعتبار صوری آن به سه نفر از اساتید دانشگاه علوم پزشکی و شهید باهنر و دو نفر از متخصصان نیروی انتظامی ارایه گردید و مورد بررسی و داوری قرار گرفت و پس از دریافت نظرات تکمیلی برخی سؤال‌های حذف، اضافه یا تصحیح شدند. در نهایت سؤال‌هایی که تصور می‌رفت از هر جهت قابلیت سنجش موضوع مورد نظر را دارند انتخاب و در قالب کتبی تدوین شد.

در این پژوهش برای سنجش پایایی از ضریب آلفای کرونباخ استفاده شده است. ابتدا ۳۰ پرسش‌نامه در سطح شهر تکمیل شد و با کمک نرم افزار آماری ضرایب آلفای کرونباخ برای هر دسته از متغیرها محاسبه گردید.

۰,۷۳	سوالات دموگرافیک و زمینه ای
۰,۹۲	نگرش رانندگان در مورد قوانین راهنمایی و رانندگی و لزوم رعایت آن
۰,۸۱	رفتار رانندگی
۰,۷۷	ویژگی های شخصیتی
۰,۸۴	اختلالات روان پریشی و زوال عقل
۰,۸۷	صفات شخصیتی
۰,۷۵	گروه های سنی و فرهنگ های مختلف
۰,۷۰	درک منبع کنترل فرد

یافته‌های تحقیق

الف) یافته های توصیفی: در این بخش در ابتدا آمار توصیفی مربوط به متغیرهای زمینه‌ای، سپس متغیر وابسته و همچنین در آخر آمار توصیفی مربوط به متغیرهای مستقل

آورده می شود.

جنس پاسخگویان: بررسی های حاصل از تحقیق نشان می دهد ۷۷/۹ درصد پاسخگویان را مردان و ۲۱/۹ درصد پاسخگویان را زنان تشکیل داده اند، همچنین ۰/۱ درصد از پاسخگویان به این سؤال پاسخ ندادند.

سن پاسخگویان: یافته های تحقیق بیانگر این مطلب است که اکثریت پاسخگویان (۵۲/۵ درصد) در گروه سنی زیر ۲۵ سال قرار دارند و کمترین درصد پاسخگویان (۲/۵) در گروه سنی ۵۶ سال به بالا قرار دارند. میانگین سنی پاسخگویان تقریباً ۳۲ سال است. لازم به ذکر است این متغیر در سطح نسبی سنجیده شد، اما برای توصیف بهتر این متغیر، بر اساس کمترین سن (۱۸ سال) و بیشترین سن (۷۷ سال) در میان پاسخگویان و همچنین گروه های سنی که رفتار افراد در آن گروه ها به یکدیگر نزدیک تر است تصمیم گرفته و گروه بندی شده است.

نوع گواهی نامه پاسخگویان: یافته های تحقیق گویای آن است که اکثریت پاسخگویان (۴۷/۵ درصد) دارای گواهی نامه نوع ب است که مربوط به خودروهای سبک است. همچنین ۲۷/۴ درصد از پاسخگویان دارای گواهی نامه الف، که مربوط به خودروهای نیمه سنگین است، هستند و ۱۹/۹ درصد گواهی نامه پایه دو دارند و تنها ۲/۱ درصد از پاسخگویان دارای گواهی نامه موتورسیکلت است. لازم به ذکر است که ۳/۲ درصد از افراد مورد مطالعه به این سؤال پاسخ ندادند.

تجربه داشتن تصادف جدی پاسخگویان: در این قسمت از افراد پرسیده شده بود که به خاطر دارید تا کنون چند بار تصادف جدی داشته اید؟ به عبارت دیگر سؤال را در سطح نسبی مطرح کرده بودیم اما بعد از جمع آوری داده ها مشخص شد که در حدود ۹۰ درصد از پاسخگویان به این سؤال در سطح اسمی پاسخ داده اند به عبارت دیگر با واژه بلی یا خیر و همین عامل منجر شد که، این گویه به صورتی که در جدول زیر مشاهده می کنید کد بندی شود. یافته های تحقیق نشان می دهد اکثریت پاسخگویان (۵۲/۲ درصد) تجربه تصادف جدی به خاطر نداشتند؛ و درصد افرادی که دارای تجربه تصادف است در

شهرستان بم و جیرفت بیش از سایر شهرستان‌هاست، همچنین کمترین فراوانی متعلق به شهرستان سیرجان است.

علت تصادف اخیر پاسخگویان: یافته‌های تحقیق نشان داده که اکثریت پاسخگویان (۲۹/۲ درصد) علل تصادف خود را تخلفات حادثه ساز عنوان کرده‌اند. تنها ۲/۲ درصد از پاسخگویان حوادث سبک را علل تصادف خود بیان کردند، ۸/۹ درصد مقصر بودن طرف مقابل را دلیل تصادف خود عنوان کرده‌اند.

استفاده از کمربند ایمنی: یافته‌های تحقیق نشان می‌دهد که ۶۱/۲ درصد از پاسخگویان عنوان کرده‌اند که همیشه از کمربند استفاده می‌کنند و تنها ۳ درصد از پاسخگویان هرگز از کمربند استفاده نمی‌کنند. با توجه به جدول تفکیک شده بیشترین فراوانی افرادی که عنوان کرده‌اند هرگز از کمربند استفاده نمی‌کنند در شهرستان بم و جیرفت بوده‌اند و در بین متخلفان جاده‌ای در شهرستان بوده‌اند. همچنین بیشترین فراوانی افرادی که عنوان کرده‌اند همیشه از کمربند ایمنی استفاده می‌کنند در شهرستان کرمان و در گروه رانندگان عادی قرار دارند.

(ب) یافته‌های تحلیلی

احتمالاً بین نگرش در مورد قوانین رانندگی و رفتارهای رانندگی در رانندگان رابطه معناداری وجود دارد.

جدول ۱: رفتارهای رانندگی بر حسب نگرش در مورد قوانین رانندگی

کل	زیاد	متوسط	کم	هیچ	رفتارهای رانندگی	
					فرانش در مورد قوانین رانندگی	نگرش در مورد قوانین رانندگی
۲۶	۱	۱۱	۱۴	۰	فراوانی	۰-۱۲ (نگرش موافق)
۳,۶ درصد	۱۰,۰ درصد	۷,۶ درصد	۲,۵ درصد	۰ درصد	درصد	
۵۶۲	۹	۱۲۷	۴۱۹	۷	فراوانی	۱۲-۳۶ (نگرش بی تفاوت)
۷۷,۰ درصد	۹۰,۰ درصد	۸۸,۲ درصد	۷۴,۰ درصد	۷۰,۰ درصد	درصد	
۱۴۲	۰	۶	۱۳۳	۳	فراوانی	۳۶-۴۸ (نگرش مخالف)
۱۹,۵ درصد	۰ درصد	۴,۲ درصد	۲۳,۵ درصد	۳۰,۰ درصد	درصد	
۷۳۰	۱۰	۱۴۴	۵۶۶	۱۰	فراوانی	کل
۱۰۰,۰ درصد	۱۰۰,۰ درصد	۱۰۰,۰ درصد	۱۰۰,۰ درصد	۱۰۰,۰ درصد	درصد	

نتایج جدول ۱ وجود همبستگی میان نگرش در مورد قوانین رانندگی و رفتارهای رانندگی را نشان می‌دهد. چنان که ملاحظه می‌شود بر اساس ضرایب همبستگی کندهال تای b و گاما میان دو متغیر مذکور رابطه معنا داری وجود دارد.

نگرش در مورد قوانین رانندگی و عصبی بودن

جدول ۲: عصبی بودن بر حسب نگرش در مورد قوانین رانندگی

کل	زیاد	متوسط	کم	عصبی بودن	
				نگرش در مورد قوانین رانندگی	
۲۶	۳	۱۶	۷	فراوانی	۰-۱۲
۳,۶ درصد	۱,۴ درصد	۳,۴ درصد	۱۴,۶ درصد	درصد	
۵۶۲	۱۸۱	۳۵۵	۲۶	فراوانی	۱۲-۳۶
۷۷,۰ درصد	۸۵,۰ درصد	۷۵,۷ درصد	۵۴,۲ درصد	درصد	
۱۴۲	۲۹	۹۸	۱۵	فراوانی	۳۶-۴۸
۱۹,۵ درصد	۱۳,۶ درصد	۲۰,۹ درصد	۳۱,۲ درصد	درصد	
۷۳۰	۲۱۳	۴۶۹	۴۸	فراوانی	کل
۱۰۰,۰ درصد	۱۰۰,۰ درصد	۱۰۰,۰ درصد	۱۰۰,۰ درصد	درصد	

نگرش در مورد قوانین رانندگی و برونگرایی

جدول ۳: برونگرایی بر حسب نگرش در مورد قوانین رانندگی

کل	زیاد	متوسط	کم	برونگرایی	
				نگرش در مورد قوانین رانندگی	
۲۶	۷	۱۶	۳	فراوانی	۰-۱۲
درصد ۳,۶	درصد ۱,۲	درصد ۱۰,۱	درصد ۶۰,۰	درصد	
۵۶۲	۴۳۵	۱۲۵	۲	فراوانی	۱۲-۳۶
درصد ۷۷,۰	درصد ۷۶,۷	درصد ۷۹,۱	درصد ۴۰,۰	درصد	
۱۴۲	۱۲۵	۱۷	۰	فراوانی	۳۶-۴۸
درصد ۱۹,۵	درصد ۲۲,۰	درصد ۱۰,۸	درصد ۰,۰	درصد	
۷۳۰	۵۶۷	۱۵۸	۵	فراوانی	کل
درصد ۱۰۰,۰	درصد ۱۰۰,۰	درصد ۱۰۰,۰	درصد ۱۰۰,۰	درصد	

نتایج جدول فوق وجود همبستگی میان نگرش در مورد قوانین رانندگی و برونگرایی را نشان می‌دهد. چنان که ملاحظه می‌شود بر اساس ضرایب همبستگی کندال تای b و گاما میان دو متغیر مذکور رابطه معنا داری وجود دارد، نتایج ضریب پیرسون نیز معنا دار بودن این رابطه را تأیید می‌کند. از سویی جهت رابطه بین دو متغیر یاد شده مثبت است، به عبارت دیگر هر دو هم جهت است.

نگرش در مورد قوانین رانندگی و پذیرا بودن

جدول ۴: پذیرا بودن بر حسب نگرش در مورد قوانین رانندگی

کل	زیاد	متوسط	کم	پذیرا بودن	
				نگرش در مورد قوانین رانندگی	
۲۶	۱۰	۱۳	۳	فراوانی	۰-۱۲
۳,۶ درصد	۱,۷ درصد	۱۰,۷ درصد	۳۷,۵ درصد	درصد	
۵۶۲	۴۶۳	۹۵	۴	فراوانی	۱۲-۳۶
۷۷,۰ درصد	۷۷,۰ درصد	۷۸,۵ درصد	۵۰,۰ درصد	درصد	
۱۴۲	۱۲۸	۱۳	۱	فراوانی	۳۶-۴۸
۱۹,۵ درصد	۲۱,۳ درصد	۱۰,۷ درصد	۱۲,۵ درصد	درصد	
۷۳۰	۶۰۱	۱۲۱	۸	فراوانی	کل
۱۰۰,۰ درصد	۱۰۰,۰ درصد	۱۰۰,۰ درصد	۱۰۰,۰ درصد	درصد	

نتایج جدول فوق وجود همبستگی میان نگرش در مورد قوانین رانندگی و پذیرا بودن را نشان می‌دهد. چنان که ملاحظه می‌شود بر اساس ضرایب همبستگی کندال تای b و گاما میان دو متغیر مذکور رابطه معنا داری وجود دارد، نتایج ضریب پیرسون نیز معنا دار بودن این رابطه را تأیید می‌کند. از سویی جهت رابطه بین دو متغیر یاد شده مثبت است، به عبارت دیگر هر دو هم جهت است.

نگرش در مورد قوانین رانندگی و توافق پذیری

جدول ۵: توافق پذیری بر حسب نگرش در مورد قوانین رانندگی

توافق پذیری		متوسط	کم	زیاد	کل
نگرش در مورد قوانین رانندگی					
فرآوانی	۰-۱۲	۱۷	۴	۵	۲۶
درصد		۵,۹ درصد	۴۴,۴ درصد	۱,۲ درصد	۳,۶ درصد
فرآوانی	۱۲-۳۶	۲۱۷	۵	۳۴۰	۵۶۲
درصد		۷۵,۶ درصد	۵۵,۶ درصد	۷۸,۳ درصد	۷۷,۰ درصد
فرآوانی	۳۶-۴۸	۵۳	۰	۸۹	۱۴۲
درصد		۱۸,۵ درصد	۰ درصد	۲۰,۵ درصد	۱۹,۵ درصد
فرآوانی	کل	۲۸۷	۹	۴۳۴	۷۳۰
درصد		۱۰۰,۰ درصد	۱۰۰,۰ درصد	۱۰۰,۰ درصد	۱۰۰,۰ درصد

نتایج جدول فوق وجود همبستگی میان نگرش در مورد قوانین رانندگی و توافق پذیری را نشان می‌دهد. چنان که ملاحظه می‌شود بر اساس ضرایب همبستگی کندال تای b و گاما میان دو متغیر مذکور رابطه معناداری وجود دارد، نتایج ضریب پیرسون نیز معنا دار بودن این رابطه را تأیید می‌کند. از سویی جهت رابطه بین دو متغیر یاد شده مثبت است، به عبارت دیگر هر دو هم جهت است.

شهرستان و رفتارهای رانندگی

جدول ۶: آزمون معناداری تفاوت میانگین رفتارهای رانندگی بر حسب شهرستان

شهرستان	تعداد	میانگین	انحراف معیار
کرمان	۲۴۷	۲۵,۲۱۰۵	۱۹,۰۴۴۷۸
رفسنجان	۱۳۹	۲۷,۱۷۰۵	۱۸,۳۸۱۵۶
سیرجان	۱۴۳	۲۵,۶۸۵۳	۱۵,۴۸۳۰۳
بم و جیرفت	۲۰۱	۳۳,۹۶۵۲	۲۰,۸۶۱۷۸
کل	۷۳۰	۲۸,۲۲۰۵	۱۹,۱۲۸۶۰

مقایسه میانگین میزان متغیر رفتار رانندگی در میان شهرستان‌ها نشان می‌دهد که رفتار رانندگی به عنوان متغیر وابسته این تحقیق، وابسته به شهرستان است. به عبارت دیگر، تفاوت میانگین‌ها به لحاظ آماری معنادار است و بیشترین میانگین در این متغیر مربوط به شهرستان بم و جیرفت بوده و کمترین میانگین مربوط به شهرستان کرمان است.

شهرستان و ابعاد رفتار رانندگی (خطاهای عمدی)

جدول ۷: آزمون معناداری تفاوت میانگین خطاهای عمدی بر حسب شهرستان

شهرستان	تعداد	میانگین	انحراف معیار
کرمان	۲۴۷	۸,۸۱۷۸	۷,۴۹۷۱۰
رفسنجان	۱۳۹	۱۰,۲۲۳۰	۸,۱۲۰۵۱
سیرجان	۱۴۳	۹,۷۷۶۲	۷,۴۵۷۳۱
بم و جیرفت	۲۰۱	۱۲,۶۶۶۷	۷,۶۸۲۶۶
کل	۷۳۰	۱۰,۳۳۲۹	۷,۷۹۸۵۷

مقایسه میانگین میزان متغیر خطاهای عمدی در میان شهرستان‌ها نشان می‌دهد که خطاهای عمدی به عنوان متغیر وابسته این تحقیق، وابسته به شهرستان است. به عبارت دیگر، تفاوت میانگین‌ها به لحاظ آماری معنا دار است و بیشترین میانگین در این متغیر مربوط به شهرستان بم و جیرفت بوده و کمترین میانگین مربوط به شهرستان کرمان است.

رانندگان و رفتارهای رانندگی و ابعاد آن (رفتار رانندگی)

جدول ۸: آزمون معناداری تفاوت میانگین رفتار رانندگی بر حسب رانندگان

رانندگان	تعداد	میانگین	انحراف معیار
عادی	۲۸۱	۲۷,۵۴۸۰	۱۷,۵۴۶۰۲
متخلف شهری	۲۱۳	۲۵,۳۷۰۹	۱۶,۸۳۳۷۷
متخلف جاده‌ای	۲۳۶	۲۶,۸۲۶۳	۱۹,۵۳۴۵۷
کل	۷۳۰	۲۶,۶۷۹۵	۱۸,۰۱۲۹۱

مقایسه میانگین میزان متغیر رفتار رانندگی بر حسب رانندگان نشان می‌دهد که میزان متغیر رفتار رانندگی در بین این گروه‌ها از لحاظ آماری معنا دار نیست؛ بنابراین اینکه در کدام گروه از رانندگان باشیم بر میزان متغیر رفتار رانندگی تأثیر نمی‌گذارد.

متغیر رفتار رانندگی

جدول ۹: آزمون معناداری تفاوت میانگین

شهرستان	رانندگان	تعداد	میانگین	انحراف معیار
کرمان	عادی	۱۰۱	۲۳,۱۱۸۸	۱۷,۱۶۵۸۳
	متخلف شهری	۷۵	۲۴,۲۱۳۳	۱۵,۰۵۸۷۱
	متخلف جاده‌ای	۷۱	۲۹,۲۳۹۴	۲۴,۲۹۲۵۴
	کل	۲۴۷	۲۵,۲۱۰۵	۱۹,۰۴۴۷۸

ادامه جدول شماره ۹

۱۷,۶۸۰۵۵	۳۴,۵۷۶۹	۵۲	عادی	رفسنجان
۱۸,۶۳۰۵۹	۲۲,۵۸۵۴	۴۱	متخلف شهری	
۱۶,۹۵۶۱۵	۲۵,۰۰۰۰	۴۶	متخلف جاده‌ای	
۱۸,۳۸۱۵۶	۲۷,۱۷۰۵	۱۳۹	کل	
۱۳,۷۹۳۱۷	۲۸,۶۹۶۴	۵۶	عادی	سیرجان
۱۸,۴۸۶۰۲	۲۶,۹۳۰۲	۴۳	متخلف شهری	
۱۳,۲۳۱۵۵	۲۰,۶۳۶۴	۴۴	متخلف جاده‌ای	
۱۵,۴۸۳۰۳	۲۵,۶۸۵۳	۱۴۳	کل	
۲۱,۰۰۷۵۴	۳۴,۴۱۶۷	۷۲	عادی	بم و جیرفت
۲۲,۶۷۹۴۰	۳۲,۸۵۱۹	۵۴	متخلف شهری	
۱۹,۵۷۵۴۵	۳۴,۳۳۳۳	۷۵	متخلف جاده‌ای	
۲۰,۸۶۱۷۸	۳۳,۹۶۵۲	۲۰۱	کل	

جدول ۱۰: مقایسه میانگین متغیر رفتار رانندگی بر حسب شهرستان و رانندگان

Sig	مقدار f	میانگین مجذورات	درجه آزادی	مجموع مجذورات		
۱۰۰.	۲,۳۲۶	۸۳۴,۴۸۱	۲	۱۶۶۸,۹۶۲	بین گروهی	کرمان
		۳۵۸,۸۳۶	۲۴۴	۸۷۵۵۶,۰۹۱	درون گروهی	
			۲۴۶	۸۹۲۲۵,۰۵۳	جمع	
۰۰۳.	۶,۱۴۳	۱۹۳۱,۵۱۳	۲	۳۸۶۳,۰۲۶	بین گروهی	رفسنجان
		۳۱۴,۴۴۶	۱۳۶	۴۲۷۶۴,۶۴۴	درون گروهی	
			۱۳۸	۴۶۶۲۷,۶۶۹	جمع	

۰۲۸.	۳,۶۷۱	۸۴۸,۰۱۴	۲	۱۶۹۶,۰۲۷	بین گروهی	سیرجان
		۲۳۱,۰۳۴	۱۴۰	۳۲۳۴۴,۸۱۲	درون گروهی	
			۱۴۲	۳۴۰۴۰,۸۳۹	جمع	
۹۰۱.	۱۰۴.	۴۵,۸۸۷	۲	۹۱,۷۷۵	بین گروهی	بم و جیرفت
		۴۳۹,۱۴۶	۱۹۸	۸۶۹۵۰,۹۸۱	درون گروهی	
			۲۰۰	۸۷۰۴۲,۷۵۶	جمع	

مقایسه میانگین میزان متغیر رفتار رانندگی بر حسب شهرستان و رانندگان نشان می‌دهد که میزان رفتارهای رانندگی در بین شهرستان کرمان و بم و جیرفت از لحاظ آماری معنا دار نیست. اما در شهرستان‌های رفسنجان و سیرجان از لحاظ آماری معنا دار است.

بحث و نتیجه گیری

نتایج توصیفی نشان می‌دهد که میزان استفاده از کمر بند ایمنی در بین رانندگان هنوز در وضعیت مطلوب قرار ندارد و تنها در حدود ۲/۳ رانندگان همواره از کمر بند ایمنی استفاده می‌کنند. که میزان نامناسبی است. این میزان در شهرستان‌های جنوبی (بم و جیرفت) و همچنین در بین رانندگان متخلف پایین‌تر از سایر رانندگان است. در مورد استفاده از کمر بند ایمنی در کاهش صدمات ناشی از سوانح بررسی‌های متعددی انجام شده است برای نمونه در بررسی با تمرکز بر نقش تأثیر کمر بند ایمنی در پیشگیری از آسیب‌های غیر عمدی، میزان پیشگیری را در تصادفات جرحی و فوتی ارزیابی می‌کند. نمونه آماری مورد نظر، تصادفات جاده‌ای رخ داده در کشور ایران است و اندازه آن ۳۴۳ هزار و ۸۲ فقره از تصادفات جاده‌ای است که در سال ۱۳۸۵ رخ داده‌اند. داده‌های مورد استفاده مربوط به تصادف رخ داده در سال ۱۳۸۵ است که توسط افسران کارشناس تصادف، بررسی و

کروکی آن ترسیم شده است. یافته‌های تحقیق نشان دادند که نسبت استفاده از کمربند ایمنی در بین رانندگان و سرنشینان متفاوت است. این نسبت در بین رانندگان ۸۱ تا ۹۱ درصد و در بین سرنشینان خودرو ۳۴ تا ۴۴ درصد است. ۹۵ درصد از کسانی که از کلاه و کمربند ایمنی استفاده کرده‌اند، صدمه ندیده‌اند این در حالی است که ۳۷ درصد از کسانی که از کلاه و کمربند ایمنی استفاده نکرده‌اند، هنگام تصادف مصدوم شده‌اند.

نتایج تحلیلی نشان می‌دهد که تفاوت میزان متغیر رفتارهای رانندگی در میان مردان و زنان به لحاظ آماری معنا دار نیست. میان سن و متغیر رفتارهای رانندگی یک از لحاظ آماری رابطه معنا داری وجود ندارد

۱- تعیین رابطه ویژگی شخصیتی عصبی بودن با رانندگی پرخطر در بین رانندگان متخلف: مقایسه میانگین میزان این شاخص در میان رانندگان نشان می‌دهد که این شاخص وابسته به گروه رانندگان است. به عبارت دیگر تفاوت میانگین‌ها به لحاظ آماری معنا دار است. بیشترین میانگین مربوط به گروه رانندگان عادی و کمترین میانگین مربوط به گروه متخلفان جاده‌ای است.

۲- تعیین رابطه ویژگی شخصیتی برون‌گرایی با رانندگی پرخطر در بین رانندگان متخلف: مقایسه میانگین میزان این شاخص بر حسب رانندگان نشان می‌دهد که میزان برون‌گرایی در بین این گروه‌ها از لحاظ آماری معنا دار نیست. بنابراین برون‌گرایی بر نوع تخلفات رفتارهای رانندگی اثر نمی‌گذارد.

۳- تعیین رابطه ویژگی شخصیتی توافق‌پذیری با رانندگی پرخطر در بین رانندگان متخلف: مقایسه میانگین میزان این شاخص در میان رانندگان نشان می‌دهد که توافق‌پذیری وابسته به گروه رانندگان است. به عبارت دیگر، تفاوت میانگین‌ها به لحاظ آماری معنا دار است. بیشترین میانگین مربوط به گروه رانندگان عادی و کمترین میانگین مربوط به گروه متخلفان شهری است.

۴- تعیین رابطه ویژگی شخصیتی پذیرا بودن با رانندگی پرخطر در بین رانندگان متخلف. مقایسه میانگین میزان این شاخص در میان رانندگان نشان می‌دهد که پذیرا بودن وابسته

به گروه رانندگان است. به عبارت دیگر تفاوت میانگین‌ها به لحاظ آماری معنا دار است. بیشترین میانگین مربوط به گروه رانندگان عادی و کمترین میانگین مربوط به گروه متخلفان جاده‌ای است.

۵- تعیین رابطه ویژگی شخصیتی وظیفه شناسی با رانندگی پرخطر در بین رانندگان متخلف: مقایسه میانگین میزان این شاخص در میان رانندگان نشان می‌دهد که وظیفه شناسی وابسته به گروه رانندگان است. به عبارت دیگر، تفاوت میانگین‌ها به لحاظ آماری معنا دار است. بیشترین میانگین مربوط به گروه رانندگان عادی و کمترین میانگین مربوط به گروه متخلفان جاده‌ای است.

از دیگر نکات جالب این بود که درصد زیادی از افراد با اینکه خودشان در مواقعی قوانین راهنمایی و رانندگی را تعدیل کنند و به عبارتی آنها را دور بزنند مشکلی ندارند؛ که این دیدگاه در بین رانندگان متخلف شهری بیشتر است. همان‌گونه که در بخش‌های پیشین در مورد شکل‌گیری و رشد اخلاقیات، وجدان و پایبندی به قانون گفته شد رشد اخلاقی به تغییراتی گفته می‌شود که با بالا رفتن سن در مبانی فکری، احساسی و رفتاری اصول و ارزش‌های حاکم بر رفتار انسان پدید می‌آیند. رشد اخلاقی یک بعد درون فردی (ارزش‌های بنیادی و احساس خود بودن شخص) و یک بعد میان فردی وظایف مردم در تعامل‌گرایی با هم (وظایف مردم در تعاملشان با هم) دارد. پیازه معتقد است، محدودیت شناختی کودک تا حدود هفت هشت سالگی باعث می‌شود که او وجودی بیرونی برای قوانین قائل شود و آن را غیر قابل تغییر بداند. کودک در این سن تفاوتی بین قوانین اخلاقی و فیزیکی نمی‌شناسد و نمی‌تواند قوانین اخلاقی را وسیله‌ای برای پیشبرد اهداف و ارزش‌های انسانی به شمار آورد. به نظر پیازه، در این مرحله کودک قوانین را اضطرابی و جبری و اطاعت از آنها را واجب و مقدس می‌داند. کودک علاوه بر دریافت قوانین به عنوان حقیقتی مطلق و بیرونی، در مراحل اولیه رشد اخلاقی تصور می‌کند که والدین و بزرگسالان، مقدس، همه چیز دان و کاملند. این نگرش در مورد بزرگسالان، همراه با واقع‌گرایی اخلاقی کودک، باعث می‌شود که قوانین را غیر قابل تغییر و مقدس بداند.

از این مرحله به بعد، قضاوت کودک بر اساس نتیجه اعمال نخواهد بود، بلکه انگیزه انجام دادن عمل در قضاوت اخلاقی مداخله می‌کند. از این به بعد کودکی که یک فنجان را شکسته، بر حسب انگیزه عملش ممکن است از کودکی که ده فنجان را شکسته گناه کار تر باشد.

لورنس کلبگ نظریه‌ای در رشد اخلاق مطرح می‌کند که شکل تکامل یافته‌ای از نظر پیاژه در مورد تفاوت بین واقع‌گرایی و نسبی‌گرایی اخلاقی است. کلبگ نیز مجموعه‌ای از موقعیت‌های مختلف را طراحی کرد که بیانگر معماهای اخلاقی است. این معماها به کودکان داده می‌شود و پاسخ آنها با مراجعه به طبقه بندی سه‌گانه اخلاق پیش‌قراردادی، اخلاق قراردادی و اخلاق مافوق قراردادی درجه بندی می‌شود.

کلبگ مثل پیاژه معتقد است که توانایی‌های ذهنی و شناختی افراد، مراحل رشد اخلاقی آنان را تعیین می‌کند و رشد اخلاقی افراد، حاصل تأثیر متقابل رشد شناختی آنها با محیط اجتماعی است.

پیاژه بر اساس نظریه شناختی خود به مربیان توصیه می‌کند که در برنامه ریزی آموزشی خود رشد اخلاقی کودک را در نظر داشته باشند. کلبگ نیز معتقد است برای تشخیص و ارزیابی کودک در موقعیت‌های اخلاقی و در برنامه ریزی پرورش شخصیت کودک، باید از سطح رشد اخلاقی آنان مطلع باشیم. مراحل پیشنهادی کلبگ با سطح خاصی مرتبط نیست. با وجود این، او معتقد است که انتقال از مرحله اخلاق پیش‌قراردادی به اخلاق قراردادی در سنین پایان دبستان اتفاق می‌افتد. در نتیجه، کودکان از دبستان به هیچ وجه قادر به تعبیر و تفسیر موقعیت‌های اخلاقی، به روشی غیر از اجتناب از تنبیه و فرار از دردسر و گرفتن پاداش نخواهد بود. کودک در این سطح از رشد اخلاقی، تسلیم منابع قدرت است و جز به نتایج مادی اعمال خود نمی‌اندیشد؛ یعنی از عمل بد دوری می‌کند و کار خوب را از آن نظر انجام می‌دهند که پدر و مادر گفته‌اند و در نتیجه انجام دادن آن تشویق خواهند شد.

از نظر کلبگ و پیاژه کودک شش یا هفت ساله هیچ‌گاه در قضاوت‌های اخلاقی خود

نیت افراد را در نظر نمی‌گیرد، بلکه بر اساس نتیجه ظاهری هر عمل قضاوت می‌کند. مثلاً اگر کودکی ضمن برداشتن شیرینی که مادرش آنرا منع کرده یک بشقاب را شکسته باشد، ولی خواهر به هنگام کمک به مادر و شستن بشقاب چندین بشقاب را شکسته باشد، خواهرش را بیشتر مقصر می‌داند؛ زیرا آنچه مورد قضاوت قرار می‌گیرد حجم خسارت است نه نیت عملی که منجر به خسارت شده است.

بر اساس نظریات پیازه و کلبگ، در تربیت اخلاقی کودک، استفاده از تنبیه و سرزنش جایز نیست؛ چون ممکن است کودک برای فرار از تنبیه و جلب نظر بزرگ‌ترها، کار نیکی انجام دهد یا از کار بدی دوری جوید؛ ولی لزوماً یک ارزش اخلاقی در او درونی نشده باشد. بنابراین، امر و نهی دائم و تنبیه کودکان برای رعایت موازین اخلاقی و قانونی، باید توضیحاتی در حد فهم و مطابق رشد ذهنی کودک به او داده شود. لازم به یادآوری است که این توضیحات زمانی مؤثر است که بزرگ‌ترها نیز خود را به انجام آنچه می‌گویند ملزم بدانند. تحقیقات کلبگ در رشد اخلاق، مؤید این نکته است که رشد اخلاق هم از رشد ذهنی پیروی می‌کند و هم تحت تأثیر محیط و آموزش قرار می‌گیرد.

۶- تعیین رابطه ویژگی‌های دموگرافیک با رانندگی پرخطر در بین رانندگان متخلف و غیر متخلف میان نگرش در مورد قوانین رانندگی و هر دو بعد رفتارهای رانندگی همبستگی معناداری وجود دارد و با توجه به ضریب همبستگی می‌توانیم بگوییم هر دو رابطه در سطح متوسط و منفی است که حکایت از رابطه معکوس میان متغیرها دارد. به عبارت دیگر، هر چه قدر فرد نگرش منفی‌تری نسبت به قوانین داشته باشد و فکر کند که می‌تواند در مواقعی این قوانین را زیر پا بگذارد احتمال انجام خطاهای رانندگی در وی افزایش می‌یابد. بررسی رابطه بین نگرش در مورد قوانین رانندگی و رفتارهای رانندگی نشان داد که معنادار بودن این رابطه را تأیید می‌شود. از سویی جهت رابطه بین دو متغیر یاد شده منفی است، به عبارت دیگر، با افزایش یکی میزان دیگری کاهش می‌یابد. همچنین با توجه به ضرایب می‌توانیم بگوییم که میزان همبستگی آنها در سطح متوسط است. مقایسه میانگین میزان

متغیر نگرش در مورد قوانین رانندگی بر حسب شهرستان و رانندگان نشان می‌دهد که میزان نگرش در مورد قوانین رانندگی در بین شهرستان‌های کرمان، رفسنجان، و سیرجان از لحاظ آماری معنادار نیست. تنها در شهرستان بم و جیرفت معنادار است. تفاوت میزان متغیر نگرش نسبت به قوانین در میان مردان و زنان به لحاظ آماری معنادار نیست. میان سن و متغیر نگرش در مورد قوانین رانندگی یک رابطه منفی و به لحاظ آماری معناداری وجود دارد. البته میزان همبستگی آنها بسیار ضعیف است مقایسه میانگین میزان نگرش در مورد قوانین رانندگی بر حسب میزان تحصیلات افراد نشان می‌دهد که میزان نگرش در مورد قوانین رانندگی افراد در بین این گروه‌ها از لحاظ آماری معنادار نیست؛ بنابراین میزان تحصیلات افراد بر نگرش در مورد قوانین رانندگی آنها تأثیر نمی‌گذارد.

پیشنهادها

- در تدوین قوانین توجه به کودکان ضروری است: باید آشنایی با آن از سنین پایین به روش‌های مناسب با سن کودکان شروع شود این روش‌ها شامل اینکه در مورد تمام کودکان و به ویژه کودکان کم سن و سال هر چند خسته کننده ولی ضروری است. یادگیری کودک از طریق رشد تدریجی و تکرار (که سبب شکل‌گیری عادت‌ها در کودک می‌شود) به وجود می‌آید. در این زمینه یکی از مهم‌ترین نقش‌ها به عهده آموزش و پرورش است: آموزش نقش وزارت آموزش و پرورش غیرقابل انکار است که شخصیت افراد به ویژه ساختار فکری ایشان از نظر احترام به قانون در سال‌های اولیه عمر و در دبستان و بعد دبیرستان شکل می‌گیرد.

- با توجه به پیشرفت فناوری‌های جدید از جمله پیدایش ابزارهای ارتباطی صوتی و تصویری و متنی مانند تلفن‌های ثابت و سیار، رادیو، تلویزیون، ماهواره، اینترنت می‌تواند در تغییر نگرش افراد نسبت به شخصیت رانندگی افراد داشته باشد. در این راستا مسئولان می‌توانند از طریق رسانه‌های جمعی به فرهنگ سازی رانندگی بپردازند.

- استفاده از مجالس مذهبی و موعظه و رهبران مذهبی کسانی که اثر و تأثیرگذاری

بالا تری در این فرهنگ داشته باشند می‌توانند در شکل دهی فرهنگ عمومی موفق تر باشند. - تعاملات خوب مجریان قانون با مردم: به همراه احساس جدیت و عدالت در اجرای قانون می‌تواند به کاهش احساس بی عدالتی نا کار آمدی قوانین کمک کرده و افراد نسبت به انجام قوانین پای بندی بیشتری احساس کنند.

در کنار توصیه‌های فوق توصیه می‌شود نیروی انتظامی بالاخص معاونت راهنمایی و رانندگی موارد زیر را در صدور و تمدید گواهی نامه افراد مد نظر داشته باشند. - اندازه گیری میزان هوش داوطلبان اخذ گواهی نامه در کنار بررسی سایر نکات سلامتی مانند معاینه بینایی.

- انجام تست‌های شخصیتی برای اخذ و تمدید گواهی نامه. - بررسی قدرت کنترل تکانه و پرخاشگری در رانندگان برای اخذ و تمدید گواهی نامه بالاخص رانندگان جاده.

منابع

- اتکینسون، واتکینسون وهیگارد، (۱۳۷۳)، زمینه های روانشناسی، ترجمه محمد نقی براهنی وهمکاران، تهران: انتشارات رشد.
- باقیانی مقدم، (۱۳۸۵)، محمد حسین، حلوانی غلام حسین، احرام پوش محمد حسن، بررسی تیپ شخصیتی و وضعیت حادثه در موتورسواران حادثه دیده شهرستان یزد، سال، مجله دانشگاه علوم پزشکی مازندران (نامه دانشگاه) فروردین و اردیبهشت (۱۳۸۵) ص، ۷۵.
- حق شناس، حسن، حسینی ماریه، جمشیدی معصومه، عزیزی حسین، (۱۳۸۶)، رابطه بین ویژگی های شخصیتی و رفتار رانندگی در شهر شیراز، مجله حکیم (۳) ۱۱.
- حکاک زاده، مجید، (۱۳۸۹)، فرهنگ ترافیک، تهران: انتشارات دفتر تحقیقات کاربردی فرماندهی انتظامی استان کرمان.
- سوری، احمد، باغبانی، رمضانعلی (۱۳۸۸)، بررسی و مقایسه ویژگی های شخصیتی رانندگان متخلف با رانندگان عادی منطقه ۲ راهنمایی و رانندگی شهر تهران در سال

- ۱۳۸۷، فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک. سال سوم، شماره ۱۱.
- سیف، علی اکبر، (۱۳۷۷)، تغییر رفتار و رفتار درمانی، نظریه‌ها و روش‌ها، تهران: نشر دوران.
 - شعاری نژاد، رعلی اکبر، (۱۳۷۱)، درآمدی به روان شناسی انسان، تهران: انتشارات آزاده.
 - فراهانی، محمد نقی، کثیرلو یدالله، (۱۳۸۵)، مقایسه پنج عامل بزرگ شخصیتی رانندگان متخلف و غیر متخلف در شهر تهران، پژوهش‌های نوین روان‌شناختی، روان‌شناسی دانشگاه تبریز.
 - محمدمفام، ایرج، گل محمدی رستم. (۱۳۸۲)، بررسی رفتارهای نا ایمن در بین رانندگان اتوبوس‌های بین شهری همدان، مجله تحقیقات علوم پزشکی زاهدان، طبیب شرق.
 - Arthur, W. Jr., & Graziano, W. (1996). The five-factor model, conscientiousness, and driving accident involvement. *Journal of Personality*, 64, 593-618
 - Bandura, A. (1973). *Aggression: A social learning analysis*. Englewood Cliffs, NJ: Prentice-Hall.
 - Davis, A. Harighust, R. (1953). *social class and color differences in child rearing*. Routledge. Network.
 - McCrae RR, Costa PT. (2005), *Personality Development: Stability and change*. *Journal of Personality and Social Psychology* , 3: 173-175.
 - Reason, J. (1990). *Human error*. Cambridge University Press.
 - Vygotsky, L.S. (1978). *Mind in Society*. Cambridge, MA: Harvard University Press.
 - Lajunen, T., & Summala, H. (1998). Can we trust self-reports of driving? Effects of impression engagement on driver behavior questionnaire responses. *Transportation Research, Part F*, 6, 97-107.